



Wisén, Åsa
Tel: 010-698 11 09
asa.wisen@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2017-05-05 Ärendenr:
NV-03171-17

Region Norrbotten
sara.engstrom@norrbotten.se

Samråd om avgränsning av miljöbedömning för länstransportplan för Norrbottens län 2018-2029 (Dnr 01778-2017)

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket konstaterar att förslag till avgränsning av rimliga alternativ inte har redovisats i samrådsunderlaget. Vi vill understryka vikten av att arbeta med alternativ i miljöbedömningsprocessen och att detta görs tillsammans och integrerat med arbetet med att arbeta fram planförslaget.

Naturvårdsverket vill poängtera att klimat- och övriga miljömål, som anger ramarna för de planetära gränserna, inte kan avvägas bort om det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås. Dessa mål behöver sättas som förutsättningar för planen på motsvarande sätt som de ekonomiska ramarna anges som absoluta gränser.

Skäl och utveckling av Naturvårdsverkets ställningstagande

Miljöbedömning som verktyg

Naturvårdsverket stödjer Region Norrbottens förhållningssätt att miljöbedömningen är ett verktyg för att integrera miljöaspekter i länstransportplanen. Detta görs genom ett ökat fokus på att bidra till miljömål och hållbar utveckling och genom att tidigt i processen vara med och påverka val som görs och alternativ som diskuteras. Arbetet med miljöbedömningen behöver, precis som regionen anger, sammanflätas med planeringsprocessen i sin helhet.

Alternativ

Naturvårdsverket saknar förslag till avgränsning av rimliga alternativ i samrådsunderlaget. Vid identifiering av rimliga alternativ bör syftet med miljöbedömning särskilt uppmärksammas, dvs. hur miljöaspekter kan *integreras* i

planen så att en hållbar utveckling *främjas*¹. Genom att identifiera, utveckla, beskriva och bedöma alternativ kan man hitta vägar att minska eller undvika att betydande negativ miljöpåverkan uppstår till följd av genomförandet av planen. Det ger också möjligheter att identifiera vägar att stärka den positiva miljöpåverkan av genomförandet. Exempelvis kan alternativen arbetas fram utifrån olika prioritering av samhällsmål som planen har att förhålla sig till. Miljöbedömningen bör visa vad konsekvenserna blir av ett eller flera alternativ som strävar efter att uppnå hänsynsmålen i första hand. Sådana ”miljö-bästa-alternativ” är ofta mycket givande för att hitta vägar att minska planens negativa miljöpåverkan och stärka dess positiva påverkan.

Naturvårdsverket vill i alternativarbetet uppmärksamma regionen på att regeringen i sitt direktiv² till Trafikverket och länsplaneupprättarna anger att ”Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas”. När det gäller persontransporter anger regeringen att föreslagna åtgärder bör bidra till att andelen kollektivtrafik ökar.

Redovisning av prioriteringar och målkonflikter

Region Norrbotten anger att *prioriterade miljömål* är något som ska tas upp i avgränsningssamrådet. Samrådsunderlaget redovisar emellertid inte förslag till prioriterade miljömål.

I ovan nämnda regeringsdirektiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna om framtagande av transportplaner framgår att planerna ska innehålla redovisningar av vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt hur prioriteringarna motiveras. Det framgår vidare att planerna ska innehålla beskrivningar om hur eventuella målkonflikter hanteras.

Naturvårdsverket vill lyfta fram betydelsen av att om planen ska innebära en riktningförändring och bidra till en hållbar utveckling, går det inte att väga alla sorters mål mot varandra. Vissa mål, de som anger ramarna för de planetära gränserna, kan inte avvägas bort³. Dessa mål utgör en särställning och behöver användas som förutsättningar för planen på motsvarande sätt som de ekonomiska ramarna utgör en absolut gräns. Miljöbedömningen kan bidra till att identifiera dessa gränser under planprocessen, påverka att de inte överskrids och synliggöra ställningstaganden som görs i olika riktningar.

Avgränsning av miljöaspekter

Naturvårdsverket finner det oklart vad regionen menar med ”Avgränsningen för miljöbedömning täcker inte in samtliga aspekter som kommer att redovisas i länstransportplanens MKB. Därför kan innehållet i miljöbedömningen utökas

¹ Angående alternativhantering och rimliga alternativ, se kapitel 7 i Naturvårdsverkets *Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program*.

² Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17:101)

³ Detta ligger i linje med regeringens skrivning i infrastrukturpropositionen (2016/17:21): ”För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.”

eller avgränsas ytterligare.” Naturvårdsverket finner dock regionens bedömning rimlig när det gäller inom vilka områden som planen kan medföra betydande miljöpåverkan.

Avgränsning i tid

Naturvårdsverket rekommenderar regionen att tidsätta (till ett årtal) även den långsiktiga avgränsningen i tid. Det kan finnas fördelar med att använda samma långsiktiga tidshorisont som Trafikverket avser använda för den nationella transportinfrastrukturplanen, dvs. år 2040.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Christian Haglund.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande och handläggaren Ann Åkerskog.

Christian Haglund
chef Samhällsplaneringsenheten

Åsa Wisén